

UNIDAD/ORGANISMO		DSACPU/AESA	
TIPO REUNIÓN		II FORO DE SEGURIDAD OPERACIONAL EN LA ASISTENCIA EN TIERRA	
LUGAR		Sala Goya Aeropuerto Adolfo Suarez Madrid-Barajas	
Fecha	14-12-2017	DURACIÓN:	8.5 horas

REFERENCIA ACTA	II FORO-SO-SAT-12/17
II Foro sobre Seguridad Operacional en el Servicio de Asistencia en Tierra	

ASISTENTES		REDACTADO POR: AESA	FECHA REDACCIÓN: 03-01-2018
Agentes de asistencia en tierra, representantes de operadores aéreos, representantes de operadores de aeródromo.		Distribución del acta: A través de correo electrónico para conformidad de los asistentes y posterior publicación en la página web de AESA	
PRÓXIMA REUNIÓN			
FECHA:	Sin definir	HORA:	Sin definir
		Periodicidad de convocatoria del foro bienal.	

AGENDA DE LA REUNIÓN

Día 14 de diciembre de 2017

09:00 – 09:20	APERTURA DEL FORO
09:20 – 09:40	ACCIONES / RESULTADOS DEL 1er FORO
09:40 – 10:00	PROPUESTAS NORMATIVAS INTERNACIONALES
10:00 – 10:30	DESARROLLO INSPECCIONES Y ADMINISTRACIÓN ELECTRÓNICA
10:30 – 11:00	DESCANSO
11:00 – 12:00	FACTORES HUMANOS EN LA ASISTENCIA EN TIERRA
12:00 – 12:45	SUCESOS EN LA ASISTENCIA EN TIERRA Y ENFOQUE PREVENTIVO
13:00 – 14:30	COMIDA
14:30 – 16:30	GRUPOS DE TRABAJO
16:30 – 16:45	DESCANSO
16:30 – 17:20	DEBATE, DUDAS, ASPECTOS CON INTERÉS A TRATAR
17:20 – 17:30	CLAUSURA DEL FORO

Nº	RESUMEN DE TEMAS TRATADOS
1	AESA: Apertura del foro y Organización de AESA.
2	AESA: Exposición del grado de cumplimiento de las acciones propuestas durante el primer Foro de Asistencia en Tierra así como de las medidas realizadas y sus resultados.
3	AESA: Presentación de las diferentes iniciativas internacionales en las que el departamento de operaciones en plataforma ha estado participando, tanto en OACI como en EASA.
4	AESA: Presentación de las nuevas aplicaciones referentes a la Administración Electrónica que se implantarán a partir de 2018, de acuerdo con la Ley 39-40/2015.
5	AESA: Presentación de la importancia de los Factores Humanos en la Asistencia en Tierra y su impacto en la Seguridad Operacional.
6	AESA: Presentación del estado de implantación del reglamento Europeo 376/2014 de Notificación de Sucesos en la Asistencia en Tierra Española.
7	Al finalizar las presentaciones se respondieron las dudas que surgieron, estas dudas y su respuesta se pueden consultar en el anexo de esta acta. Finalizadas las presentaciones se establecieron unos grupos de trabajo con el objetivo de identificar aquellas amenazas/debilidades que más preocupan al sector en cuanto a la seguridad operacional y proponer posibles estrategias para gestionarlas.

Nº	RESUMEN DE TEMAS TRATADOS
8	<p>Se incluye a continuación un breve resumen de lo planteado por cada uno de los grupos de trabajo, la identificación de amenazas/debilidades y las propuestas de estrategias para gestionarlas.</p> <p>Grupo de trabajo 1:</p> <ul style="list-style-type: none"> - <u>Escala reducida</u>: no se respeta el turnaround plan (orden actuación prioridades) lo que lleva a una congestión alrededor de la aeronave. A esto se unen los diferentes procedimientos de las compañías y las limitaciones de diseño de la infraestructura. Para gestionar esta amenaza se propone pedir a las aerolíneas un turnaround plan acordado con los operadores de vuelo y definir claramente las responsabilidades en la escala. - <u>Cambios en la asignación de medios aeroportuarios de última hora</u>: provoca movimiento no planificado de equipos, estrés del personal e incumplimientos de procedimiento. Para gestionar esta amenaza se propone mejorar en la política de asignación de medios/transparencia la metodología de asignación y mejora en la comunicación a los agentes de asistencia en tierra. - <u>Pluriempleo</u>: exigencia de optimizar la ecuación productividad/seguridad. Horarios excesivos que provocan agotamiento del personal por trabajar en varias empresas al estar contratados por horas en cada una de ellas, provocan estrés e incumplimientos de procedimientos. Para gestionar esta amenaza se propone concienciar a las gerencias de las compañías, analizar los perfiles de los trabajadores para identificar personal de riesgo. <p>Grupo de trabajo 2:</p> <ul style="list-style-type: none"> - <u>Coordinación de actividades</u>: el no tener una coordinación de todas las actividades que se realizan en la escala puede derivar en retrasos, aumento de carga de trabajo, golpes entre equipos y una desviación en los procedimientos. Para gestionar esta amenaza se propone crear una figura por parte de la compañía aérea que dirija y/o coordine a todas las empresas que participan en la escala. - <u>Pluriempleo (Duplicidad de turnos)</u>: esto supone aumento de carga de trabajo, fatiga, estrés y una aplicación diferente de los procedimientos al pasar de una compañía a otra. No se realizó propuesta para gestionar esta amenaza. - <u>Diseño de puestos de estacionamiento</u>: debido al diseño de los puestos de estacionamientos, en algunas ocasiones existen dificultades para atender a la aeronave. Para gestionar esta amenaza se propone tratar particularmente en los comités de seguridad en plataforma el problema y realizar una Gestión de Riesgos en la fase de proyecto de diseño de puestos de estacionamiento. <p>Grupo de trabajo 3:</p> <ul style="list-style-type: none"> - <u>Estrés operacional con escalas de 25 a 90 minutos(tiempos de escala reducidos)</u>: se han de realizar las escalas con los mismos servicios y actividad en tiempos muy reducidos, esto da lugar a saltarse los procedimientos de seguridad y puede provocar accidentes y/o golpes. Para gestionar esta amenaza se propone impartir formación al personal y realizar una concienciación recurrente. - <u>Coordinación inadecuada entre los diferentes agentes y servicios</u>: El hecho de que trabajen distintas empresas en la escala hace difícil la coordinación del personal que atiende a los aviones. Para gestionar esta amenaza se propone potenciar la figura del coordinador, así como las buenas prácticas entre todos los agentes. - <u>Diseño de puestos de estacionamiento</u>: algunos puestos de estacionamiento disponen de un espacio reducido para la asistencia a la aeronave en la plataforma así como para seguir los procedimientos de asistencia. Por ejemplo algunos vehículos tienen prohibido salir del puesto de estacionamiento marcha atrás y en ocasiones es la única solución debido al poco espacio disponible. No se propuso medida para gestionar esta amenaza.

Nº	RESUMEN DE TEMAS TRATADOS
	<p><u>Grupo de trabajo 4:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - <u>Escalas reducidas:</u> El grupo identifica como primera debilidad la disminución de los tiempos de escala, que produce deficiencias en las actividades de la escala debido a la presión a la que se ve sometido el personal para terminar los trabajos en tiempo. Se produce también un movimiento más acelerado de los vehículos en la plataforma, se estorban entre ellos y la atención y control de la actividad disminuye en la misma medida. Para gestionar esta amenaza se propone regular tiempos de escala por el organismo regulador. - <u>Situación laboral:</u> La situación laboral en el sector, con contratos por horas y los tiempos prolongados entre actividades, hace que el personal esté pluriempleado en varias compañías en el aeropuerto, suponiendo que en los periodos de alta actividad sus jornadas se extiendan hasta más de 12 horas. Al estar en varias empresas, ya no distinguen entre una formación y otra; la atención y cumplimiento de los procedimientos quedan mermados. Para gestionar esta amenaza se propone mejorar los pliegos de contratación del operador de aeródromo, incrementar los costes de personal para evitar que los trabajadores se vean obligados al pluriempleo, limitar al trabajador a una sola empresa y tanto la formación como el cumplimiento de los procedimientos se verían optimizados. - <u>Infraestructura aeroportuaria:</u> los puestos de estacionamiento son limitados de en espacio y hacen difícil la asistencia al avión. Para gestionar esta amenaza se propone que la autoridad establezca un espacio mínimo para las actividades. <p><u>Grupo de trabajo 5:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - <u>La situación/estacionalidad laboral (sobrecarga de trabajo):</u> lo que podría derivar en un aumento de accidentes dentro y fuera del trabajo. Para gestionar esta amenaza se propone la regulación sectorial a través de los convenios. - <u>Diseño de las EPA/ESA/ERAs (puestos de estacionamiento):</u> esto provoca la complejidad de la operativa, y como resultado una probabilidad de accidentes durante la misma más elevada. Para gestionar esta amenaza se propone el estudio de la operatividad de los estacionamientos con los espacios asociados a los mismos y también el estudio de la eficiencia en la escala de los equipos de los diferentes AAT <p><u>Grupo de trabajo 6:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - <u>Tiempos de escala reducidos:</u> Producido por motivos comerciales y organizativos, pudiendo provocar daños, incumplimientos de procedimientos, incompatibilidades en las tareas, estrés, disminución calidad del servicio, aumento de equipos en estacionamiento y saturación/espacio insuficiente de la infraestructura. Para gestionar esta amenaza se propone la limitación de tiempos mínimos de escala acorde a la flota y aeropuerto de operación, teniendo en cuenta procedencia/destino, la creación de grupos de trabajo entre partes interesadas y autoridad aeroportuaria y la modificación de normativa para crear una figura con potestad y autoridad en la organización y gestión de la escala. - <u>Formación:</u> la formación del personal puede tener ciertas carencias provocadas por el coste y tiempo de realización, rotación del personal y continuos cambios a implementar. Para gestionar esta amenaza se propone discriminar la formación concreta por colectivo, diferenciar formación imprescindible de la adicional/informativa, incluir como obligatorio el reconocimiento del aeropuerto antes de iniciar la actividad, supervisión anónima entre empleados para comprobar la efectividad de la formación, formación continua ante cambios, briefings obligatorios para informar de cambios, identificar los cambios en los procedimientos con colores o similares.

Nº	RESUMEN DE TEMAS TRATADOS
	<p>Grupo de trabajo 7:</p> <ul style="list-style-type: none"> - <u>Falta de información por no aplicación de la Cultura Justa:</u> Derivada de la falta de reporte por miedo e inseguridad laboral. Para gestionar esta amenaza se propone la implantación de Cultura Justa real, incentivando el reporte premiando el mismo. - <u>Tiempos de escala reducidos:</u> debido a la presión comercial (niveles de servicio y contratos globales de red). Para gestionar esta amenaza se propone impulsar una regulación al respecto (por aeronave y categoría de flota). - <u>La inestabilidad laboral (subrogación):</u> que afecta directamente a la motivación, la fidelización y por lo tanto a la Seguridad Operacional. Para gestionar esta amenaza se propone aumentar las inspecciones de trabajo, así como impulsar una reforma laboral. <p>Grupo de trabajo 8:</p> <ul style="list-style-type: none"> - <u>Tecnología GSE obsoleta:</u> Se identifica falta de proactividad en la certificación de nueva tecnología, y poca divulgación de los beneficios de estos desarrollos. Esto provoca que no se puedan introducir otras medidas para evitar golpes a equipos y aeronaves, posicionamientos incorrectos, y bajas. Para gestionar esta amenaza se propone una mayor proactividad a la hora de aprobar y certificar nuevas tecnologías, y compartir estudios de coste – beneficio. - <u>Análisis de causas de accidentes / incidentes poco efectivos:</u> se identifica como causa, de que los análisis de accidentes/incidentes sean poco efectivos, los reducidos plazos destinados a las investigaciones, lo que tiene por consecuencia acciones poco efectivas. Para gestionar esta amenaza se propone modificar la normativa en este aspecto. - <u>Alta competencia en el mercado:</u> Provoca tiempos de escala demasiado cortos. Para gestionar esta amenaza se propone realizar análisis de tiempos de escala más realistas, y supervisión de AESA. <p>Grupo de trabajo 9:</p> <ul style="list-style-type: none"> - <u>Formación:</u> Se ha establecido que la formación es una amenaza ya que actualmente no está estandarizada ni estructurada. Para gestionar esta amenaza se propone reglar la formación por parte de AESA. - <u>Marco Legal Operador de aeródromo-Empresa:</u> Los agentes de asistencia en tierra tienen dificultades económicas debido a la actual gestión de licencias de rampa. Para gestionar esta amenaza se propone una modificación del Real Decreto 1161/1999. - <u>Infraestructuras:</u> Existe deterioro de las áreas en las que los agentes de asistencia en tierra desarrollan sus actividades. Para gestionar esta amenaza se propone una mejora e incremento de las inversiones en infraestructuras. - <u>Estructura empresarial vs Nº Operaciones, Tiempos de Escala, etc:</u> Se producen contrataciones de baja calidad de los empleados, con mucha temporalidad lo que conduce al pluriempleo y la inestabilidad laboral. Para gestionar esta amenaza se propone un posible pull de trabajadores. <p>Grupo de trabajo 10:</p> <ul style="list-style-type: none"> - <u>Situación laboral:</u> esto hace que disminuya la profesionalidad del personal. No se propusieron estrategias para gestionar esta amenaza. - <u>Bucle entre los Pliegos del operador de aeródromo y las compañías aéreas:</u> existe gran dificultad en cumplir con unos pliegos de contratación del operador de aeródromo exigentes, esto sumado a la presión económica añadida por las compañías aéreas hace que se puedan ver comprometidas las inversiones en seguridad operacional para los agentes de asistencia en tierra. No se propusieron estrategias para gestionar esta amenaza. - <u>Cultura de seguridad operacional en rampa:</u> no todo el personal que trabaja en la rampa está de igual forma motivado y tiene una cultura de seguridad adecuada. No se propusieron estrategias

Nº	RESUMEN DE TEMAS TRATADOS
	<p>para gestionar esta amenaza.</p> <ul style="list-style-type: none"> - <u>Excesiva burocracia administrativa</u>: los procedimientos y reglamentos a los que están sometidos los agentes de asistencia en tierra, por ejemplo para la notificación de accidentes/incidentes, hace difícil este tipo de tareas. Se propone como estrategia para gestionar esta amenaza que se relajen los plazos y/o la cantidad de documentación solicitada.
9	<p>Conclusiones de los grupos de trabajo: las siguientes amenazas/peligros en seguridad operacional son las que más se repitieron en su identificación:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Seis de los diez grupos identificaron; <ul style="list-style-type: none"> o Tiempos de escala, o Situación laboral empleados - Cinco de los diez grupos identificaron; <ul style="list-style-type: none"> o Diseño de plataforma y estacionamientos - Dos de los diez grupos identificaron; <ul style="list-style-type: none"> o Coordinación de actividades o Formación o Aplicación cultura justa o Marco legal Operador de aeródromo-Asistencia en tierra - Uno de los diez grupos identificó; <ul style="list-style-type: none"> o Cambios de última hora o Tecnología GSE obsoleta o Análisis accidentes/incidentes poco efectivo o Excesiva burocracia
10	<p>AESA: Clausura del foro; conclusiones y acciones a tomar.</p> <p>De todo lo comentado durante la jornada del foro se establecieron como objetivos o conclusiones los siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Impulsar la tramitación de la Orden sobre suministro de combustible de uso en aviación. - Impulsar una modificación del Real Decreto 1161/1999 para una mejor adaptación a la Directiva 96/67/CE y a la situación actual del mercado de asistencia en tierra. - Impulsar el establecimiento de un programa de formación básica estandarizado AVSAF (AViation SAFety). - Impulsar una estandarización en los indicadores de seguridad operacional del sistema de gestión de la seguridad operacional. <p>Además sobre las reclamaciones de la industria realizadas durante la jornada del foro AESA tomará en consideración las siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Impulsar la unificación de los formatos de notificación de sucesos en aviación civil entre los distintos actores a los que los agentes de asistencia en tierra tiene que notificar estos sucesos (operador aéreo, operador de aeródromo y sistema nacional de sucesos). - Estudiar las configuraciones de los puestos de estacionamiento en los aeropuertos españoles que puedan provocar dificultades en la operativa de asistencia en tierra. - Estudiar la posibilidad de realizar guías o establecer buenas prácticas para mejorar la situación respecto a los tiempos de escala y la situación laboral. - Impulsar el uso de nuevas tecnologías que permitan mejorar en seguridad operacional.

Nº	ACCIONES A REALIZAR	Responsable	Fecha Prevista	Fecha Ejecución	Desv.
1	Envío formal de la orden sobre suministro de combustible de uso en aviación civil al Ministerio de Fomento para su tramitación formal.	AESA	01-03-2018		
2	Creación de un grupo de trabajo para abordar la modificación del Real Decreto 1161/1999 por el que se regula la prestación de los servicios aeroportuarios de asistencia en tierra.	AESA	30-05-2018		
3	Participación en la elaboración del modelo de Formación Básica en Seguridad Operacional (AVSAF).	AESA	30-12-2018		
4	Propuesta para la estandarización de indicadores del Sistema de Gestión de Seguridad.	AESA	30-12-2018		
5	Análisis de la viabilidad de la unificación de formatos de notificación de sucesos.	AESA	30-07-2018		
6	Estudio de las configuraciones de los puestos de estacionamiento con dificultades en la operativa de asistencia en tierra en los Comités de Seguridad en Plataforma de los aeropuertos.	AAT –AENA	28-02-2019		
7	Análisis del impacto de los tiempos de escala y establecimiento buenas prácticas o guías en caso de ser necesario.	AESA	30-10-2019		
8	Análisis del impacto de la situación laboral del personal de asistencia en tierra en la seguridad operacional, establecimiento de buenas prácticas o guías en caso de ser necesario.	AESA	30-06-2019		
9	Notificación a AESA de los proyectos de introducción de nuevas tecnologías que permitan mejorar la seguridad operacional así como su situación de implantación.	Industria	Continuado		

ACRÓNIMO	DESCRIPCIÓN
AESA	Agencia Estatal de Seguridad Aérea
AEPA	Asociación Española de Psicología de la Aviación
AAT	Agente de Asistencia en Tierra
Industria	Participantes en la asistencia en tierra durante las escalas de las categorías 4, 5, 6, 7 y 11 definidas en el Real Decreto 1161/1999.

ANEXO – Dudas que surgieron durante el foro y otras que se habían remitido con anterioridad.

Dudas surgidas durante el foro:

1. *¿La Administración Electrónica también se utilizará para la notificación de sucesos en formato E5F (ECCAIRS)?*

No, por el momento, sólo se utilizará en las inspecciones de control normativo. La Administración Electrónica no está diseñada para el reporte de sucesos, y podría ser incompatible con el Reglamento (UE) No 376/2014 relativo a la notificación de sucesos en cuanto a la confidencialidad.

2. *Respecto a los resultados de la campaña de seguridad realizada en Madrid, se echa en falta conocer en cuantas ocasiones los stand eran inadecuados para las operaciones.*

AESA no dispone de esta información. No se analizó durante la campaña si los puestos eran adecuados o inadecuados. Los puestos de estacionamiento de los aeropuertos españoles cumplen las normativas de separación de la aeronave a objetos, por lo que cumplen con la normativa actual de certificación de aeropuertos Reglamento (UE) No 139/2014. Esta norma no tiene requisitos para el diseño de puestos de estacionamiento que se basen en la operativa de la escala en el puesto sino que se basan en las distancias a salvaguardar con la aeronave para que no se produzcan choques a la entrada y salida de la aeronave del puesto de estacionamiento.

3. *¿Habrá límite de capacidad para subir documentación en la Administración electrónica?*

Sí, existirá un límite de capacidad para subir documentación de 100 MB en un mismo archivo. En el caso de que se necesite una capacidad mayor se deberá subir en varios archivos no superando los 100 MB ninguno de ellos.

4. *¿Estará activa la administración electrónica para inspecciones pendientes?*

No está previsto que las inspecciones pendientes actuales se introduzcan en la administración electrónica.

5. *¿Qué datos se tienen/ manejan sobre la vinculación de la congestión de stands y los accidentes en tierra o daños a aeronaves?*

No se disponen de esos datos, ya que la congestión no es uno de los aspectos incluidos en el reporte de sucesos. Cuanta más información exista en los reportes que se realicen sobre los accidentes/incidentes mejores podrán ser los análisis y se podrán llegar a conclusiones como que los puestos de estacionamiento han tenido algo que ver con el accidente/incidente. Sin embargo a día de hoy esta información no es reportada, por lo que desde AESA no se dispone de la información para poder vincular la posible congestión en los puestos de estacionamiento con el hecho de que se haya producido un incidente/accidente.

6. *¿Qué iniciativas presenta o tiene previsto presentar AESA ante los aeropuertos, en cuanto a la congestión de los stands?*

La congestión en los puestos de estacionamiento es una cuestión que ha de tratarse en colaboración de todos los implicados. Son cuestiones puntuales en algunos puestos de estacionamiento por aeropuerto, por ello no hay una forma estandarizada de abordar este asunto salvo tratarlo por aeropuerto. Por ello se propone desde AESA que se trate este tema en los comités de seguridad en plataforma para que se pueda realizar un análisis detallado en cada caso.

7. *En inspecciones realizadas por AENA nos solicitan formación en procedimientos locales. No tenemos conocimiento de reglamentación sobre esto. ¿Estará algo previsto?*

Actualmente se está trabajando en una estandarización de unos requisitos básicos de formación básica en Seguridad Operacional para el personal con acceso al área de movimiento. Se propondrá un modelo de formación similar al modelo AVSEC, se llamará modelo AVSAF y se trabajará en colaboración con la industria para su implementación.

8. *AESA no ha sido receptiva a la unificación de reportes a todos los sistemas involucrados ¿seguimos igual?*

No existe en la actualidad un reporte único. AESA analizará la posibilidad de unificar el reporte.

9. *¿Está AESA dispuesta a impulsar proyectos de innovación que mejoren la seguridad operacional en la asistencia en tierra?*

AESA está dispuesta a apoyar estos proyectos en la medida de sus posibilidades, siempre que no supongan un riesgo para la seguridad operacional.

10. *Actualmente AENA traslada a los agentes de asistencia en tierra las mismas exigencias en materia formativa que se les exige a ellos. ¿Se regulará de algún modo la formación del personal de los agentes?*

Actualmente se está trabajando en una estandarización de unos requisitos básicos de formación básica en Seguridad Operacional para el personal con acceso al área de movimiento (AVSAF). De esta manera, quedarán definidos los requisitos para la formación en materia de seguridad operacional de los trabajadores de los agentes de asistencia en tierra.

Preguntas previas al foro de seguridad operacional en la asistencia en tierra. No se dispuso de tiempo suficiente para contestar a estas cuestiones durante el foro, por lo que se incluyen en este apartado.

1. *Comunicación de accidentes e incidentes a entidades nacionales (AESA) y europeas (EASA).*

Relativo a este tema las principales cuestiones son:

- *¿Quién debe reportar?*
- *¿O que se debe reportar?*
- *¿Cómo se debe reportar?*

Los agentes de asistencia en tierra están obligados a notificar obligatoriamente al Sistema de Notificación de Sucesos Nacional de AESA, según establece el Reglamento (UE) No 376/2014 Notificación de sucesos en la aviación civil, en su Artículo 4 apartado 1d) sucesos relacionados con aeródromos y servicios en tierra, tales como. [...] ii) con la gestión de pasajeros, equipajes, correo y carga. En el punto g) de dicho apartado "las personas que desempeñen una función relacionada con el mantenimiento de una aeronave en tierra (en inglés "the ground handling of aircraft") establece que son los AAT los que deben notificar obligatoriamente.

Además, en el ámbito del Sistema de Gestión de Seguridad Operacional, los AAT deben tratar las notificaciones de accidentes e incidentes según se expresa en la instrucción técnica APTO-15-ITC-105 Gestión de la Seguridad Operacional para la asistencia en tierra. En concreto en el Procedimiento 4.- Tratamiento de accidentes e incidentes, establece como uno de los objetivos de dicho procedimiento el siguiente: establecer y describir los canales de notificación de accidentes e incidentes debería estar incluida esta forma de notificación y tratamiento de accidentes e incidentes. Para mayor información sobre este procedimiento se puede consultar la instrucción técnica APTO-15-ITC-105 Gestión de la Seguridad Operacional para la asistencia en tierra en el siguiente enlace http://www.seguridadaerea.gob.es/media/4463042/apto_15_itc_105_gestion_seguridad_asistencia_tierra.pdf punto 5.1.3.4.

Además, según el artículo 13 del Reglamento (UE) No 376/2014, estas organizaciones elaborarán un procedimiento para analizar los sucesos recogidos por sus sistemas de notificación (obligatorio y voluntario) a fin de determinar los riesgos para la seguridad asociados a los sucesos o grupos de sucesos observados. También incluido en el procedimiento 4 de Tratamiento de accidentes e incidentes en el marco del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional.

Los sucesos a notificar están listados en el Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1018 que clasifica los sucesos a notificar en el marco de los programas de notificación obligatorios (denominados “RE de sucesos”).

Respecto a cómo y qué debe reportarse pueden encontrar información al respecto en el siguiente enlace: http://www.seguridadaerea.gob.es/lang_castellano/aeropuertos_2/aerodromos_2/ctrl_norm/grupos/default.aspx en el Grupo de trabajo sobre la notificación de sucesos para la asistencia en tierra. Con este grupo se realizó un trabajo de intentar aclarar los sucesos se deben reportar con algún detalle mayor que el Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1018, y se dieron algunas soluciones para realizar el reporte de sucesos de manera más sencilla.

2. *Indicadores de Seguridad Operacional.*

Relativo a este tema pienso que sería importante aclarar algunas cuestiones, visto que aeropuertos diferentes utilizan métodos diferentes. Describo abajo las principales cuestiones dentro de este tema:

- *¿Métodos de cálculo diferentes o standard?*
- *Análisis de Indicadores.*
- *Métodos y análisis de causas.*
- *Aplicación de medidas correctivas con base en el análisis de causas.*

Los indicadores de seguridad operacional son un punto clave del Sistema de Gestión de Seguridad Operacional para la medición del rendimiento en seguridad operacional de un agente de asistencia en tierra. A través del Procedimiento 3.- Indicadores de Seguridad Operacional del Sistema de Gestión de Seguridad Operacional, se establecen estos indicadores, su forma de medición, responsables de su medición y análisis, periodicidad de medición y análisis, valores de referencia, etc... Estos indicadores deben ser elaborados por el propio agente de asistencia en tierra desde un punto de vista correctivo, preventivo y predictivo. El objetivo de los indicadores del sistema de Gestión de Seguridad Operacional es que el AAT monitorice su rendimiento en seguridad operacional a través de los resultados y análisis de los indicadores en sus actividades en plataforma.

El operador de aeródromo, establece a través de los Planes de Vigilancia de Seguridad Operacional, la elaboración de unos indicadores de seguridad operacional que supervisa y gestiona para obtener sus indicadores a nivel global del aeropuerto. En estos Planes de Vigilancia de Seguridad Operacional puede que exista algún indicador distinto a los establecidos por el Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional de los agentes de asistencia en tierra por las particularidades del aeropuerto. Es el acuerdo en la vigilancia de seguridad operacional a través del PVSO, entre el operador del aeródromo y el agente de asistencia en tierra donde se puede intentar establecer una estandarización para los indicadores.

Nota: aunque en el Anexo III de la Instrucción técnica APTO-15-ITC-105 Gestión de la Seguridad Operacional para la asistencia en tierra se muestre una relación de indicadores, hay que tener en cuenta que ésta es orientativa y sujeta a la actividad propia de cada AAT. Los indicadores del Sistema de Gestión de Seguridad Operacional han de ser establecidos por el propio agente de asistencia en tierra para medir su rendimiento en seguridad operacional y tomar acciones cuando se detecten desviaciones en este rendimiento en seguridad operacional.

3. *Necesidades formativas en procedimientos locales.*

Varios representantes de AENA ya han solicitado a nuestra empresa evidencias de formación relativa a la configuración propia de cada aeropuerto, pero este tema no es nada claro porque hay varias cuestiones que describo abajo:

- *¿Quién puede dar formación de este tipo?*
- *¿Qué formación de base deben tener los formadores?*
- *¿Transmisión de información entre aeropuertos e empresas (fuente, método, destinatario y aplicación)?*
- *¿Cómo garantizar el acceso y transmisión de información para alá de lo disponible en la plataforma SGISO?*

La formación del personal de los agentes de asistencia en tierra es responsabilidad de los agentes de asistencia en tierra. El operador del aeródromo debe exigir que se forme al personal al que le aplique y que acceda lado aire del aeropuerto en las condiciones y procedimientos particulares del aeropuerto, como puede ser la configuración propia del aeropuerto. Además de ser de ser una formación básica para garantizar la seguridad operacional de las actividades en plataforma y área de maniobras. Las particularidades del aeropuerto deberán ser establecidas el operador de aeródromo y supervisada la formación en estas particularidades a través de su relación con el AAT.

Siendo responsabilidad del agente de asistencia en tierra la formación de su personal, éste es el que debe establecer cuáles son sus formadores y sus condiciones para poder formar.

Las modificaciones en los procedimientos y condiciones del aeropuerto deben ser informadas por el operador del aeródromo a las empresas que trabajen en el mismo, y estas empresas encargarse de transmitir la información a su personal.

El acceso a la documentación y las condiciones particulares de cada aeropuerto que le aplique a cada empresa lo tiene que garantizar el operador del aeródromo, y cada empresa ser responsable de transmitirlo o formar a su personal.